

工程時間表



社區推展

每個人都將受到施工影響，但是，您的真知灼見可幫助改進施工。我們需要了解您的想法，以順利渡過預期的車道關閉、噪音和振動，以及對企業和居民的干擾。

請以下列方式告知我們：

請瀏覽網站: www.wsdot.wa.gov/projects/viaduct

請發電郵至: viaduct@wsdot.wa.gov

請電專案資訊專線: 206-269-4421

Write: Alaskan Way viaduct and Seawall Replacement Project

c/o Washington State Department of Transportation
999 Third Ave, Suite 2424 Seattle, WA 98104

《美國殘疾人士保護法案》及《民權法第六節》資訊

《美國殘疾人士保護法案》(ADA) 資訊: 可以其他格式 (大號字、盲文、錄音磁帶或電腦磁碟) 為殘疾人士提供材料，請洽 Molly Edmonds，電話號碼 206-267-3841 / EdmondM@wsdot.wa.gov。失聰或聽力不佳者請洽華盛頓州電信中繼服務處 (TTY)，電話號碼 7-1-1

《民權法第六節》: 華盛頓州交通部 (WSDOT) 確保充分遵守《1964 年民權法第六節》，因此在提供聯邦政府援助的計劃及活動產生的福利和服務時，禁止基於種族、膚色、原國籍和性別而實行歧視。如欲了解華盛頓州交通部《民權法第六節》計劃，請洽《民權法第六節》協調人，電話號碼 (360) 705-7098。

Alaskan Way 高架橋和防波堤更換專案

10.06

更換高架橋及防波堤：簡況

經過數年的設計和環境審查並收到成千上萬的公眾意見之後，我們將一份 76 種更換高架橋的概念清單縮小至兩個概念，即過一條隧道或建一個新的高架結構。



Alaskan Way 高架橋每天的汽車流量為 110,000 輛。

備選方案的類似之處：

兩種備選方案都保持交通承載能力

兩種備選方案的车道數目相同，今後都能夠每天最多承載 135,000 輛汽車。無論按照何種備選方案施工，兩種備選方案的前提都是到 2030 年，乘坐大眾捷運的旅客人數將增加一倍。

兩種備選方案都是安全的

兩種備選方案都符合現代安全及抗震標準。兩種備選方案都採用比現有高架橋更寬的車道和路肩。

與您的想法正好相反，地震時，隧道實際上是最為安全的場所之一，因為隧道隨著地面移動。西雅圖地區的所有隧道都經受住了 Nisqually 地震。發生地震時，高架結構也將是安全的。

專案團隊正在利用有關地球變暖的最佳現有數據，以確保其設計的隧道及高架結構在發生海嘯時能夠保持安全，並防止其因為水位上漲而損壞。

兩種備選方案的施工開始日期相似

設計其中任何一種備選方案都是一項重大任務，因為這需要採取一個複雜的環保及許可申請過程。無論按照哪一種備選方案施工，都必須在開始施工之前遷移公用事業設施。預訂在 2008 年遷移公用事業設施。



為了保持已老化的高架橋的安全，需要進行日常修理。高架橋處於老舊、惡化狀態，必須更換。

隧道與高架結構對比

其相似之處：

兩種備選方案在施工期間具有類似的風險

高架橋穿越人口密集的市區。兩種備選方案都必須處理相同而獨特的限制因素 — 施工空間很小、土壤狀況惡劣，必須予以清除，交通管理困難。由於防波堤正在惡化，並可能在以後導致高架橋惡化，防波堤也必須更換。

此外，兩種備選方案的朝向也幾乎相同。Holgate及 King 之間的南端、與 Battery Street 隧道的連接及對 Aurora Avenue 的改進工程幾乎相同。

兩種備選方案都會在施工期間造成交通干擾

任何一種備選方案的施工影響都很大。某些出入坡道將長期關閉。施工期間，至少有一個方向的車流大多數時候必須繞行至另一路線。

華盛頓州交通部、西雅圖市及、SR 99 使用者及水濱企業和居民將需要團結起來，在施工的利弊之間保持平衡。無論採用哪一種備選方案，都有可能完全關閉 SR 99，因為這能夠縮短施工時間並可能節省成本。但是，這將對高架橋每天承載的 110,000 輛汽車產生重大影響。施工期間，在大多數時候也有可能至少保持 SR 99 單向通行（至少必須完全關閉三到四個月），但是，這可能需時更久，並增加成本。根據所選擇的方法，預計施工將需要七到十二年。



在沿中央水濱施工的每種備選方案中，只有約一英里的路段採用不同的定向。

備選方案的差別之處：

成本

工程團隊每年雇用獨立專家更新成本估價。2006 年 9 月，華盛頓州交通局 (WSDOT) 更新了成本估計，以便針對增加的通貨膨脹率及全球建築材料成本的上漲進行調整。此類成本不包括對 Battery Street Tunnel 以北或北防波堤的改善。

可能性最高的成本：

隧道備選方案：
46 億美元
高架結構備選方案：
28 億美元

經濟效益

隧道：預計隧道將在竣工 25 年以內收回其額外成本。由於水濱區有了新的開放公共空間，經濟學家們預測該區遊客將增加消費，並且物業將升值。

高架結構：由於水濱將保持現狀，專家告訴我們，遊客人數或物業價值不會變化。

風景及水濱出入

隧道：行人將可觀賞對面的 Puget Sound 景色，並可更加便利地進出水濱地區。隧道中的駕車人將無法看到 Puget Sound，但是在進入 Battery Street 隧道之前能夠看到一些景色。

高架結構：新結構將更寬，並略高於路肩。由於採用實心結構的汽車防護隔牆，東側的景色比現在受到阻擋的更多。中央水濱區人行道將變窄五英尺，以便騰出空間，在 Colman Dock 附近鋪設 Alaskan Way 地面街道。



在 Alaskan Way 與 University Street 交界處修建隧道



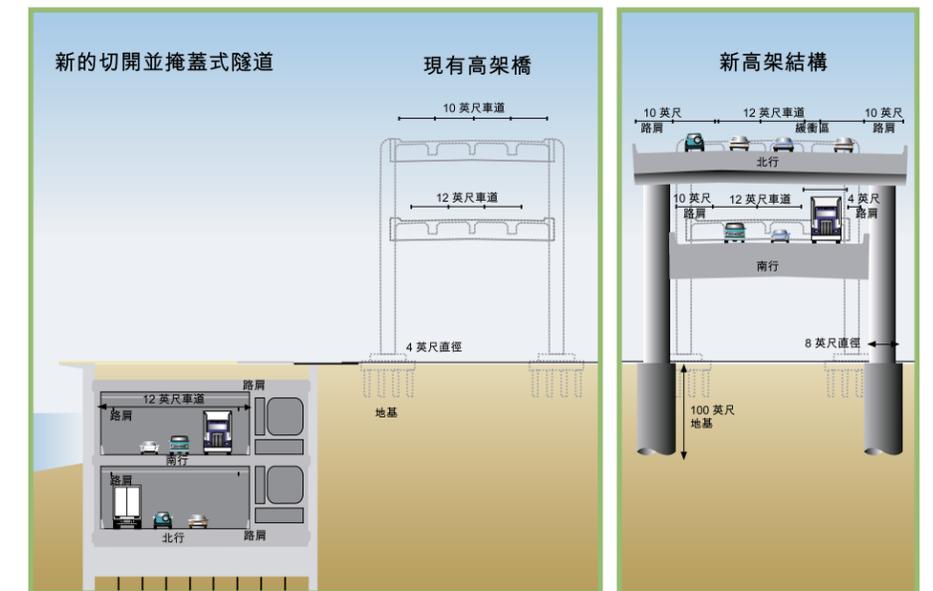
在 Alaskan Way 與 University Street 交界處修建高架結構

結構尺寸與現在相比

如採用兩種備選方案，走廊南端及 Battery Street 隧道北部的「足跡」都與目前的 SR 99 幾乎相同。每種備選方案在設計時都加寬車道和路肩，以改進安全。

隧道：由於隧道是在地下，中央水濱區將開設新的開放公共空間。

高架結構：在中城區，新的高架結構比現有結構更寬，將設有第四條車道作為出口坡道，Pioneer Square 區的寬度將加倍，並在公路兩側設立過渡區。



備選方案顯示 Madison Street，現有高架橋在背景上以陰影標示。在這一地點設有第四條車道，容納高架結構在 Seneca Street 的出口坡道。